



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 316 ]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 28, 2001/अग्रहायण 7, 1923

No. 316]

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 28, 2001/AGRAHAYANA 7, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 नवम्बर, 2001

सं. टीएएमपी/47/2001-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार तटीय पोतों को छोड़कर सभी पोतों पर पत्तन देयताओं के संशोधन के लिए मुंबई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

(मामला सं० टीएएमपी/47/2001-एमबीपीटी)

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

आवेदक

आदेश

(नवम्बर, 2001 के 5वे दिन पारित किया गया)

यह मामला तटीय पोतों को छोड़कर सभी पोतों पर पत्तन देयताओं के संशोधन के लिए मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 अपने प्रस्ताव में एमबीपीटी ने निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) सभी पोतों पर पत्तन देयताएं 20 मई, 1991 से संशोधित की गई थी। सरकारी निर्देशों के अनुसरण में पत्तन देयताएं 2 जून, 1992 से डॉलर में मूल्यवर्गित की गई थी। तत्पश्चात, पत्तन देयताओं की वसूली की इकाई को 23 जनवरी, 1994 से 'एमआरटी' से 'जीआरटी' में परिवर्तित कर दिया गया था। पोतों पर पत्तन देयताएं 1994 से परिवर्तित नहीं की गई हैं।
- (ii) सरकार ने सभी महापत्तनों को पत्तन प्रभारों को तीन वर्ष में एक बार परिवर्तित करने का निर्देश दिया है। पत्तन देयताओं में संशोधन पहले से ही अतिदेय है। पत्तन ने गहरे ड्राफ्ट वाले पोतों को सुविधा देने के लिए मुख्य चैनल के निकर्षण पर भी काफी व्यय किया है।

- (iii) एमबीपीटी में इस समय लगाई जा रही पत्तन देयताओं की जेएनपीटी से तुलना करने पर पता चलता है कि जेएनपीटी में दरें काफी अधिक हैं, जबकि उसका चैनल छोटा है। इसके अलावा, जेएनपीटी में प्रत्येक यात्रा पर पत्तन देयताएं लगाई जाती हैं, जबकि इसके विपरीत एमबीपीटी में यह प्रभार महीने में एक बार लगाया जाता है।
- (iv) न्यासी बोर्ड की बैठक में यह स्पष्ट किया गया था कि यह सेवा अपने आप में घाटे में नहीं है और (पत्तन की) समग्र वित्तीय स्थिति तथा चैनल के निकर्षण एवं अनुरक्षण पर बढ़ती हुई लागत को ध्यान में रखते हुए दरो में प्रस्तावित संशोधन करना आवश्यक होगा।

2.2 एमबीपीटी ने एमबीपीटी के दरों के मान में पत्तन देयताओं की अनुसूची में निम्नलिखित संशोधन/परिशोधन करने का प्रस्ताव किया है :-

- (i) विदेशगामी पोतों के संबंध में पत्तन देयताओं को निम्नानुसार संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है -

क्र.स	प्रभार्य पोत	प्रति जीआरटी पत्तन देयताओं की दर अमरीकी सेंट	
		वर्तमान	प्रस्तावित
1.	3000 टन और उससे अधिक वाले विदेशगामी पोत (मछलीमार नौकाओं को छोड़कर)	17	20
2.	10 टन और उससे अधिक वाले परंतु 3000 टन से कम वाले विदेशगामी पोत (मछलीमार नौकाओं को छोड़कर)	12	14
3	भारत से बाहर के पत्तन से आने वाले भापचालित या अन्य यांत्रिक तरीके से चलने वाले टर्ज, नौकाएं, फेरी नौकाएं और नदी नौकाएं	12	14

- (ii) इसने तटीय पोतों पर पत्तन देयताओं के किसी संशोधन का इस आधार पर सुझाव नहीं दिया है कि तटीय पोतों पर प्रशुल्कों में किसी वृद्धि से मुबई पत्तन में तटीय कार्गो आकर्षित करने के पत्तन के प्रयासों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

- (iii) पत्तन देयताओं की अनुसूची में स्पष्टीकरणों के क्रम सं० 4 पर 1997 में एक टिप्पणी शामिल की गई थी, जिसमें कार्गो की ढुलाई के लिए एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच चलने वाले पोतों के संबंध में अनुसूची के अनुसार पूरी पत्तन देयताएं लगाना निर्धारित किया गया था। यह केवल एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच चलने वाले पोतों पर लागू था और विदेश व्यापार अथवा तटीय व्यापार में लगे हुए तथा अन्यो पत्तनों से आने वाले पोतों के संबंध में लागू नहीं था। यह स्पष्टीकरण लेखापरीक्षा को स्वीकार्य नहीं था, क्योंकि इसके परिणामस्वरूप पोतों को एमबीपीटी को अतिरिक्त भुगतान करना पड़ रहा था। व्यापार जगत की इन कठिनाइयों का निराकरण करने के लिए एमबीपीटी ने इस प्रावधान को निम्नानुसार संशोधित करने का प्रस्ताव किया है -

“जेएनपीटी की यात्रा करने वाले पोतों पर, यदि किसी कारणवश वही पोत एमबीपीटी की यात्रा करता है, तब एमबीपीटी की अनुसूची के अनुसार उस पर आधी पत्तन देयताएं लगाई जाएंगी। केवल एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच कार्गो की ढुलाई करने तथा मुबई हार्बर सीमा से बाहर न जाने वाले पोतों पर उपर्युक्त अनुसूची के अनुसार पूरी पत्तन देयताएं वसूल की जाएगी।”

- (iv) एमबीपीटी ने इस संबंध में साझा तौर पर अपनाए जाने वाले प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश पर आधारित बिल तैयार करने के समय डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के पुनः परिवर्तन के संबंध में प्रावधान शामिल करने का भी प्रस्ताव किया है।
- (v) पत्तन देयताओं की अनुसूची में सभी अन्य वर्तमान प्रावधानों को बनाए रखने का प्रस्ताव है।

3.1 एमबीपीटी का प्रस्ताव जेएनपीटी और विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए प्रचालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

- (i) एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच अगस्त, 1989 में हस्ताक्षरित करार के अनुसरण में जेएनपीटी में आने वाले पोतों से जेएनपीटी एमबीपीटी पत्तन देयताओं का आधा वसूल कर रहा है और एमबीपीटी के पास जमा करा रहा है ।
- (ii) इस एमबीपीटी के अपनी देयताओं में वृद्धि करने के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं है । तथापि, जेएनपीटी ने जेएनपीटी में एमबीपीटी पत्तन देयताओं के 50% की वसूली के मुद्दे को एमबीपीटी के साथ उठाया है । इसने एमबीपीटी से मामले की समीक्षा करने का अनुरोध किया है, क्योंकि करार पर हस्ताक्षर होने के बाद बारह वर्ष बीत चुके हैं ।
- (iii) एमबीपीटी ने उल्लेख किया है कि यद्यपि यह सेवा घाटे में नहीं है, फिर भी पत्तन देयता में संशोधन का प्रस्ताव समग्र वित्तीय स्थिति और निकर्षण एवं रखरखाव पर बढ़ती हुई लागतों को ध्यान में रख कर किया गया है । यह प्राधिकरण परस्पर आर्थिक-सहायता न देने की अपनी उल्लिखित नीति के संदर्भ में इस मामले की जाच-पड़ताल कर सकता है ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) भारतीय रुपए में 6% के वार्षिक औसत मूल्यवृद्धि को मानते हुए पिछले छह वर्ष (पिछले संशोधन से लेकर) में पत्तन देयताओं में लगभग 36% की वृद्धि हुई है । 5% सेवा कर लागू होने से, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में प्रभावी वृद्धि लगभग 19% होगी ।
- (ii) पत्तन ने गुटि की है कि यह सेवा अपने आप में घाटे में नहीं है । पत्तन देयताओं में प्रस्तावित संशोधन से उत्पन्न होने वाले अधिशेष से अन्य सेवाओं से परस्पर आर्थिक सहायता करने से समग्र वित्तीय स्थिति सुधारने का प्रयास टीएएमपी द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों के विपरीत है ।
- (iii) मुंबई पत्तन में उपलब्ध ड्राफ्ट में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है । एमबीपीटी द्वारा किया गया निकर्षण नेमी किस्म का रखरखाव है, जो कि किसी भी पत्तन/टर्मिनल का मूल कार्य है ।
- (iv) जेएनपीटी/एनएसआईसीटी में आने वाले पोता को प्रत्येक यात्रा पर पत्तन देयताओं के 50% का भुगतान एमबीपीटी को करना पड़ता है । वर्ष 1994 से लेकर जेएनपीटी/एनएसआईसीटी में यातायात में भारी वृद्धि के बावजूद कोई अतिरिक्त सेवा दिए बिना आर पोतों के आकार में वृद्धि होने के कारण एमबीपीटी के पास भारी अधिशेष एकत्र हो गया होगा ।
- (v) प्रस्तावित दर वृद्धि के कारण जेएनपीटी/एनएसआईसीटी में पोत-संबद्ध प्रभारों के संबंध में भारी कठिनाइयाँ होंगी । इससे पत्तन की यात्रा करना इन पत्तनों में गैर-प्रतिस्पर्धी हो जाएगा ।
- (vi) सरकार को जेएनपीटी/एनएसआईसीटी को एक प्रमुख पोतातरण केंद्र के रूप में विकसित करने की योजना है और एमबीपीटी का इस केंद्र और कथित अवधारणा का संवर्धन करने में भूमिका निभानी है । इसलिए, पोत-संबद्ध लागत में किराई भी वृद्धि से इन प्रयासों में बाधा पहुंचेगी ।

इंडियन मर्चेंट्स चैम्बर (आईएमसी)

इसकी ओर से एमबीपीटी के प्रस्ताव पर कोई टिप्पणी नहीं है ।

32 अनुसारको के बावजूद हमें बम्बई वाणिज्य एवं उद्योग मंडल, मनसा, डब्ल्यूआईएसए, आईएनएसए और एससीआई से कोई टिप्पणियाँ प्राप्त नहीं हुई हैं ।

33 पत्तन प्रयास्ताओं के प्रतिनिधि निकायों और जेएनपीटी से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी की एक प्रति एमबीपीटी को फीड-बैक सूचना के रूप में भेजी गई थी ।

4.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक समीक्षा पर, एमबीपीटी से प्रशुल्क संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रपत्र के अनुसार प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। संपूर्ण पत्तन और समस्त पोत संबद्ध कार्यकलापों के लिए पृथक् लागत विवरण प्रस्तुत करने का भी अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी से कतिपय बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण/टिप्पणियाँ प्रस्तुत करने का भी अनुरोध किया गया था। उठाए गए कुछ मुख्य बिन्दु निम्नानुसार हैं :-

- (i) पत्तन की पंचवर्षीय योजना/सरकार के साथ हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन के संदर्भ में यातायात के पूर्वांशमान का औचित्य बताना आवश्यक है। जेएनपीटी से संबंधित पोत यातायात का अनुमान अलग से इंगित किया जाएगा।
- (ii) तटीय पोतों की तुलना में विदेशगामी पोतों का समानुपात।
- (iii) तटीय पोतों के लिए पत्तन देयता नहीं बढ़ाने के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव सामान्यतया स्वीकृत सिद्धांतों के विपरीत प्रतीत होता है। तटीय पोतों के पक्ष में परस्पर आर्थिक सहायता के स्वीकृत स्तर से अधिक अशदान करने के लिए विदेशगामी पोतों से अपेक्षा करने के कारणों की पुष्टि की जानी होगी।

4.2 इसके प्रत्युत्तर में, एमबीपीटी ने निम्नलिखित स्पष्टीकरण/अतिरिक्त सूचना के साथ निर्धारित प्रपत्र में अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है :-

- (i) विदेशगामी पोत और तटीय पोत के बीच दरों में अब 100% से 70% पर भिन्नता रखने की आवश्यकता नहीं है, क्योंकि पोत-संबद्ध प्रभारों को डालर के रूप में रूपान्तरित करने के पूर्व तटीय पोतों के संबंध में पत्तन देयताएं विदेशगामी पोत के लिए लागू प्रशुल्क के 44% पर निर्धारित की गई थीं।
- (ii) एमबीपीटी ने सेवा-वार नियोजित पूंजी का हिसाब नहीं निकाला है। संपूर्ण पत्तन के लिए आरओसीई निकाला जाता है और तब प्रभारों के संशोधन के प्रयोजनार्थ प्रत्येक सेवा के निवल ब्लॉक के आधार पर प्रत्येक सेवाओं में विभाजित किया जाता है।
- (iii) तटीय पोत की तुलना में विदेशगामी पोत का समानुपात वर्ष 1999-2000 और 2000-01 के लिए क्रमशः 52:48 और 50:50 है।
- (iv) तटीय पोतों पर पत्तन देयताओं में किसी भी वृद्धि का प्रिंसेज और विक्टोरिया गोदी, जो अप्रयुक्त पड़े हैं, के माध्यम से तटीय कार्गो को बढ़ावा देने के लिए पत्तन के प्रयास पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। एमबीपीटी तटीय कार्गो में और कमी नहीं देखना चाहता।

5. तत्पश्चात्, एमबीपीटी से उसके पहले के उत्तर से उत्पन्न विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रदान करने का अनुरोध किया गया था। उठाए गए कुछ मुख्य बिंदुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) पोत यातायात पूर्वांशमानों में जेएनपीटी में आने वाले पोत शामिल होने चाहिए, और ऐसे पोतों से होने वाली आय को अलग से दर्शाना आवश्यक है।
- (ii) प्रचालन लागत के आंकड़े और विभिन्न लागत घटकों के विभाजन का आधार।
- (iii) एमबीपीटी ने यह तथ्य स्वीकार किया है कि प्रत्येक सेवाओं के लिए आस्तियों का निवल ब्लॉक अभिज्ञेय है। इसलिए, नियोजित पूंजी और नियोजित पूंजी पर आय का परिकलन विशेष रूप से इस कार्यकलाप के लिए करना आवश्यक है।
- (iv) नियोजित पूंजी पर 18.5% की आय की अनुमति देने के बाद जब लागत विवरण प्रथम दृष्टया प्रचालन आय के 70% की सीमा में अत्यधिक अधिशेष दर्शाता है तब और वृद्धि का प्रस्ताव देने के कारण।
- (v) वर्ष 2000-01 (वास्तविक), 2001-02 (बजट अनुमान) और 2002-2003 (पूर्वांशमानित) के लिए निर्धारित प्रपत्र में लागत विवरण।
- (vi) पत्तन के संपूर्ण प्रशुल्क ढांचे की समीक्षा करने की बजाय प्रशुल्क के खंडशः संशोधन का आश्रय लेने के कारण।

6. साझा प्रयोक्ता माध्यम का प्रयोग करने के लिए अनुपालन की जाने वाली कार्यविधि से संबंधित एक करार पर एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच दिनांक 31 अगस्त, 1989 को हस्ताक्षर किया गया था। इस करार का खण्ड 18 कार्यान्वयन

में पर्याप्त अनुभव प्राप्त कर लेने के बाद समीक्षा की व्यवस्था करता है । यह करार यह भी निर्दिष्ट करता है कि जेएनपीटी, एमबीपीटी के दरों के मान के अनुसार लगाए जान योग्य पत्तन देयता एकत्रित और एमबीपीटी को प्रेषित करेगा । जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज दर्शाते हैं कि यह करार की समीक्षा के लिए एमबीपीटी को पहले ही प्रस्ताव कर चुका है, परंतु एमबीपीटी से एक वर्ष से अधिक से प्रत्युत्तर की प्रतीक्षा है । इस पृष्ठभूमि में एमबीपीटी से साझा प्रयोक्ता माध्यम से संबंधित करार की समीक्षा के बारे में जेएनपीटी द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर विशेष रूप से टिप्पणी देने का अनुरोध किया गया था ।

7.1. इस मामले में एमबीपीटी में दिनांक 13 अगस्त, 2001 को एक संयुक्त सुनवाई हुई थी । संयुक्त सुनवाई में इस प्राधिकरण के अध्यक्ष ने एमबीपीटी से किसी अन्य मुद्दे, जिसपर वह तर्क देना चाहेगा, पर अपना उल्लेख प्रस्तुत करने के अतिरिक्त विशेष रूप से निम्नलिखित बिंदुओं पर ध्यान देने का अनुरोध किया :-

- (i) जेएनपीटी में जा रहे पोतों के लिए एमबीपीटी पत्तन देयताओं का 50% संग्रहित करता है । यह संग्रहण उसकी ओर से दोनों पत्तनों के बीच हुए एक करार के संदर्भ में जेएनपीटी द्वारा किया जा रहा है । यह करार वर्ष 1989 से मौजूद है । करार स्वयं कुछ वर्षों के बाद समीक्षा की संकल्पना करता है । वास्तव में जेएनपीटी ने कुछ वर्ष पूर्व समीक्षा के लिए प्रस्ताव किया था । एमबीपीटी ने अभी तक प्रत्युत्तर नहीं दिया है । क्या यह 50% प्रभार जारी रखने की बजाय करार की समीक्षा करने का समय नहीं है ?
- (ii) अपने परिकलन में क्या एमबीपीटी ने जेएनपीटी में जा रहे पोतों से वसूल किए जाने वाले राजस्व अर्जन को माना है ?
- (iii) लागत विवरण पत्तन देयता लागत केंद्र के संबंध में अत्यधिक अधिशेष स्थिति दर्शाता है । अगर ऐसा है तो आगे वृद्धि का औचित्य कैसे दिया जा सकता है ?
- (iv) पत्तन देयताएं यहां तक कि विदेशगामी पोतों पर भी 'प्रति माह' आधार पर लगाई जा रही हैं । क्या यह 'प्रति आगमन' आधार पर हो सकता है ?
- (v) जैसा अधिकांश महापत्तनों द्वारा किया जा रहा है, सभी कार्यकलापों के लिए एक व्यापक प्रस्ताव तैयार करने की बजाय एमबीपीटी प्रशुल्क संशोधनों के लिए खण्डशः प्रस्ताव क्यों ला रहा है ?
- (vi) इस प्रस्ताव में विशेष रूप से तटीय पोत शामिल नहीं हैं । परंतु, यह समझा जाता होगा कि यहां तक कि अगर तटीय पोत दरों में कोई संशोधन नहीं होता है तो विदेशगामी पोतों के लिए नई दर के संदर्भ में 70% के आंकड़े के मात्र पुनःसमायोजन में तटीय पोत दर में परिवर्तन शामिल होगा ।

7.2. संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :-

#### मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

- (i) पूर्व वर्षों के लेखों के वित्तीय परिणामों के आधार पर हमने 'अधिशेष' स्वीकार किया है । हमने वर्ष 2000-2001 में अनुरक्षण तलकर्मण पर 26.0 करोड़ रुपए खर्च किए हैं । हमें वर्ष 2001-2002 में और 20.0 करोड़ रुपए खर्च करने हैं । हम अब यह देखते हैं कि हम घाटे में हैं । इसके लिए प्रशुल्क का संशोधन आवश्यक है ।
- (ii) जेएनपीटी में आने वाले पोतों पर पत्तन देयताओं की 50% की वसूली के संदर्भ में यह उल्लेख करना आवश्यक है कि हम भी व्यय करते हैं । इसलिए, हम जो प्राप्त करते हैं, वह पूर्णतः 'उपहार' नहीं है ।
- (iii) जेएनपीटी के पोतों के कारण पत्तन देयताओं की 50% की वसूली को हमारे लागत निर्धारण में हिसाब में लिया गया है ।
- (iv) हम करार की समीक्षा के लिए जेएनपीटी के दिनांक 23 जुलाई, 2000 के पत्र से अवगत नहीं थे । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने इसे अब इंगित किया है । हमारे पास जेएनपीटी के उक्त पत्र की जांच करने का समय नहीं था ।
- (v) हमें 'प्रतिमाह' से 'प्रति आगमन' से पत्तन देयताएं लगाने की बारम्बारता परिवर्तित करने के लिए अपने न्यासी मंडल से परामर्श करने की आवश्यकता है । कृपया हमें कुछ समय दें ।

- (vi) सशोधन के लिए खण्डश प्रस्ताव के सबंध में हमें इस वर्ष बहुत कठिनाइयाँ हैं। हमने लगभग 500 करोड़ रुपये का घाटा उठाया है। हमारे न्यासी मंडल ने राजस्व वृद्धि के लिए सभी संभव प्रयास करने का आह्वान किया है। हम अपने लिखित वर्णन में पूरे ब्योरे की चर्चा करेंगे। हम सितम्बर के प्रथम सप्ताह तक पूरा लिखित वर्णन (प्राधिकरण के दिनांक 8 अगस्त 2001 के पत्र में भी उठाए गए बिंदुओं को शामिल करते हुए) देंगे।
- (vii) यह सोचना गलत है कि विनिमय दर में घट-बढ़ सदैव पत्तन को लाभ पहुँचाती है। हम डॉलर के रूप में (अर्थात् वीटीएमएस के लिए भुगतान) में भी व्यय करते हैं। ऐसे मामलों में हमें अधिक भुगतान करना होता है।
- (viii) हमारे अपने ऑयल टैकर का भी गहर तल की अपेक्षा होती है।

#### कटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) कृपया विनिमय दर में घट-बढ़ के कारण अतिरिक्त राजस्व अर्जन को भी हिसाब में ले।
- (ii) एमबीपीटी के लिए जेएनपीटी की पत्तन देयताओं के 50% की वसूली पूर्णतः अतिरिक्त राशि है। यह पत्तन के लिए एक बोनस है। एमबीपीटी जेएनपीटी के यातायात पर कुछ अतिरिक्त खर्च नहीं करता।

#### मुम्बई एण्ड न्हावा शेवा शिप एजेंट एसोसिएशन (एमएनएसए)

- (i) जेएनपीटी के यातायात को गहर तल की अपेक्षा है जबकि एमबीपीटी के यातायात का इसकी अपेक्षा नहीं होती। हम जेएनपीटी की आवश्यकता के लिए भुगतान क्यों करेंगे?
- (ii) बाया/चिन्हाक के आदि जैसी नौसंचालन उपकरण जल शान्ति से आगे और पीटीएमएस (विशेषकर मछलीमार पातो के सबंध में) पत्तन में मौजूद नहीं है। हमारे पाता में बारम्बार शिकायत की है। इससे कुछ नहीं होता परंतु फिर भी पत्तन देयता में वृद्धि हो जाती है।

73 व्यापक लिखित वर्णन दाखिल करने के लिए दिनांक 7 सितंबर 2001 तक के समय के लिए एमबीपीटी के अनुसंधान को अनुमति दे दी गई थी।

81 संयुक्त सुनवाई में जैसा निर्णय लिया गया था, एमबीपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देते हुए लिखित वर्णन प्रस्तुत किया है। लिखित वर्णन में दिए गए मुख्य बिंदु नीचे दिए गए हैं —

- (i) एमबीपीटी में प्रहस्तन किया जाने वाला वागों वर्ष 2000-2001 के लिए समझौता ज्ञापन के अनुसार 2867 मी०८० के पूर्वानुमान की तुलना में 2706 मी०८० है। यह पिछले कुछ महीनों के दौरान देखे जाने वाले यातायात की गिरावट की प्रवृत्ति और तृफान प्रवेशद्वार के घसरता हान के कारण और कम होगा। यह पुष्टि की जाती है कि पात यातायात पूर्वानुमानों में जेएनपीटी में आने वाले पोत शामिल हैं।
- (ii) प्रचालन लागत के आकड़ों और विभिन्न लागत घटकों के विभाजन का आधार इंगित करते हुए एक विवरण प्रस्तुत किया गया है।
- (iii) वर्तमान लेखाकरण प्रणाली से सेवा-वार नियोजित पूँजी का हिराब निकालना व्यवहार्य नहीं है। अगर यह पूर्णतः अनिवार्य है तो इसे कुछ अनुमानों या सही स्थिति प्रदर्शित नहीं कर सकत के आधार पर मनमाने ढंग से निकाला जाना होगा।
- (iv) लागत विवरण वर्ष 1999-2000 के लिए 70% का अधिशेष इंगित करता है तथापि वर्ष 2000-2001 के लिए पत्तन संरक्षणता कार्यक्रम के लिए 63.3% का लागत घाटा है। इसके अतिरिक्त वर्ष 1994 से पत्तन देयताओं में कोई संशोधन नहीं हुआ है और इसलिए उरी अब संशोधित करने का प्रस्ताव किया जाता है।
- (v) सभी सेवाओं के कार्यशील परिणामों की समीक्षा प्रत्येक वर्ष की जाती है। अगर कोई सेवा अधिशेष में है तो उस सेवा के लिए दूरी के संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया जाता है। अन्य मामलों में संशोधन का प्रस्ताव उस वर्ष में किया गया है। इसलिए संशोधन का खण्डश प्रस्ताव किया जाता है।

- (vi) प्रति आगमन आधार पर पत्तन देयता लगाने से बिलिंग कार्यविधि सरल हो जाएगी । चूंकि उसी महीने के भीतर पत्तन में पुन आने वाले पोता की संख्या अधिक नहीं है इसलिए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरे (महीने में एक बार आधार पर) बनाई रखी जा सकती है ।
- 82 जेएनपीटी और सीएसएलए की टिप्पणियों के प्रत्युत्तर में एमबीपीटी ने निम्नलिखित मुद्दा का वर्णन किया है—
- (i) जेएनपीटी और एमबीपीटी के बीच हुए करार के अनुसार एमबीपीटी को नौचालन उपकरणों के प्रावधान के अतिरिक्त साझा प्रयोज्य चैनल में 10.8 मीटर की न्यूनतम तलकर्षित गहराई बनाए रखना होता है । वास्तव में एमबीपीटी (गादिया) में आने वाले पोता को केवल 9 मीटर की गहराई अपेक्षित होती है । जवाहर द्वीप में आने वाले पोता द्वारा अपेक्षित अधिकतम गहराई 10.5 मीटर है । इस प्रकार जेएनपीटी में आने वाले पोता के लिए विशेष रूप में 10.8 मीटर की गहराई बनाई रखी जाती है ।
  - (ii) वर्ष 2000-2001 के दौरान साझा प्रयोज्य चैनल के तलकर्षण के लिए किया गया व्यय लगभग 25.23 करोड़ रुपये है जबकि जेएनपीटी से उपार्जित पत्तन देयताएं से राजस्व मात्र 7.30 करोड़ रुपये है जो इन खर्चों को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है ।
  - (iii) चैनल में 10.8 मीटर की गहराई केवल जेएनपीटी के लाभ के लिए बनाई रखी जाती है । इसके बदले जेएनपीटी को जेएनपीटी में आने वाले पोता से पत्तन देयताओं का 50% एकत्र करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है । जेएनपीटी के लिए अथवा बहा से खाना होने वाले जहाजों के एमबीपीटी की पत्तन सीमाओं के भीतर नष्ट हो जाने की दशा में करार के अनुसार पोतावशेष हटाना एमबीपीटी का उत्तरदायित्व होगा । इन सभी पहलुओं का ध्यान में रखते हुए जेएनपीटी में आने वाले पोता पर एमबीपीटी की अनुसूची के अनुसार देय पत्तन देयताओं का 50% की परगुली उचित है ।
  - (iv) रुपये में मूल्यह्रास के कारण एमबीपीटी को उपार्जित अतिरिक्त राजस्व के बारे में सीएसएलए के विवाद के संदर्भ में एमबीपीटी ने कहा है कि यहां तक कि शिपिंग लाइसेंस भी कटेनरा पर डॉलर के रूप में मालभाड़ा प्रभार और सराफा पगार संग्रहित करते हैं और उन्हें रुपये के मूल्य में मूल्यह्रास के कारण पत्तनो से अधिक लाभ हुआ है ।
  - (v) यह सही नहीं है कि जेएनपीटी/एनएराआईसीटी में आने वाले पोता से प्रत्येक आगमन पर एमबीपीटी का पत्तन देयताओं का 50% जमा करना अपेक्षित होता है । वास्तव में एमबीपीटी को जेएनपीटी द्वारा माह में एक बार आधार पर प्रेषण किया जाता है ।
- 9 इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित राशियाँ सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है -
- (i) यह प्रस्ताव एमबीपीटी द्वारा मुख्यतः निम्नलिखित तीन आधारों पर किया गया है -
    - (क) पिछला संशोधन वर्ष 1994 में हुआ था इसलिए दूसरा संशोधन बहुत पहले से वकाया हो गया है।
    - (ख) पत्तन संरक्षणता सेवा को कोई लागत घाटा नहीं हो रहा है परंतु संपूर्ण पत्तन उरती स्थिति में नहीं है।
    - (ग) वर्ष 2000-2001 के दौरान चैनल के अनुसंधान पर अत्यधिक व्यय किया गया है ।
  - (ii) एमबीपीटी ने प्रारंभ में उल्लेख किया कि पत्तन संरक्षणता कार्यक्रम के अधीन कोई लागत घाटा नहीं था। तत्पश्चात् यह इंगित किया गया था कि प्रस्ताव वर्ष 1999-2000 के आकड़ों के आधार पर किया गया था परंतु वर्ष 2000-2001 का लागत विवरण घाटा प्रकट करता है । यह मानना होगा कि इस प्राधिकरण ने दो वर्षों का प्रशुल्क वेधता चक्र निर्धारित किया है और इसलिए अनुपालन किए जाने वाले प्रशुल्क में वृद्धि की मात्रा पर निर्णय करने के लिए परवर्ती दो वर्षों से संबंधित औसत लागत स्थिति को हिसाब में लेता है ।
- एमबीपीटी का प्रत्येक वर्ष वित्तीय परिणामा की समीक्षा करने और केवल उन घाटा दर्शाने वाले कार्यक्रमों पर संशोधन का प्रस्ताव करने का दृष्टिकोण युक्तिसंगत नहीं हो सकता । यह सुविदित तथ्य है कि सभी महापत्तनो

मे मौजूदा प्रशुल्क ढाचे में विभिन्न कार्यकलापों के बीच परस्पर आर्थिक सहायता का घटक शामिल होता है। अगर एमबीपीटी द्वारा अनुपालन किए जा रहे खण्डशः संशोधन को अपनाया जाता है तो परस्पर आर्थिक सहायता का कारक (मौजूदा स्तर पर) हिसाब में लिए बिना रह जाता है। इसके अतिरिक्त, निर्दिष्ट समयांतराल पर प्रशुल्क की व्यापक समीक्षा विशेषकर विभिन्न कार्यकलापों के बीच आवंटित उपरिचयों के संबंध में बारीकी से विभिन्न लागत घटकों के जाच करने का अवसर प्रदान करती है।

जैसा रहना चाहिए वैसा माने तो यहा तक कि अगर एमबीपीटी के प्रशुल्क के खण्डशः संशोधन का तर्क स्वीकार कर लिया जाता है, तब भी संपूर्ण पत्तन के लिए सूचित अत्यधिक लागत घाटे के मद्देनजर उसके द्वारा अन्य प्रशुल्क मदों को संशोधित करने के लिए (नहीं) की गई कार्रवाई चर्चा किए बिना रह जाती है।

यहा यह इंगित करना भी सगत है कि मात्र प्रशुल्क वैधता की दो वर्ष की अवधि (अथवा सरकार द्वारा पहले निर्धारित 3 वर्ष) समाप्ति का तथ्य ही प्रशुल्क के उर्ध्वमुखी संशोधन की माग करने का एकमात्र आधार नहीं हो सकता। इस प्राधिकरण ने कई बार स्पष्ट किया है कि प्रशुल्क वैधता चक्र के अंत में समीक्षा का परिणाम अनिवार्यतः प्रशुल्क का उर्ध्वमुखी संशोधन नहीं हो सकता।

- (iii) एमबीपीटी ने पुष्टि की है कि उसके आय के अनुमानों में जेएनपीटी के पोतों से होने वाली आय और विदेशी मुद्रा के घट-बढ़ (भावी) के लिए प्रावधान शामिल है। विदेशी मुद्रा की घट-बढ़ के कारण पत्तन को होने वाले अतिरिक्त लाभ के बारे में सीएसएलए के अयलोकन पर एमबीपीटी की टिप्पणियों को सगत के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता। विदेशी मुद्रा की घट-बढ़ के कारण लाइनों को लाभ की प्राप्ति की प्रशुल्क निर्धारण के 'लागत सहित' प्रणाली में मुद्रा-मूल्यवर्ग के परिप्रेक्ष्य को छोड़कर पत्तन प्रशुल्क नियतन के लिए कोई संगतता नहीं है।

- (iv) इस मामले में मुख्य लागत घटक वर्ष 2000-2001 के दौरान अनुरक्षण तलकर्मण पर हुआ 25.23 करोड़ रुपए का व्यय है। सीएसएलए के विचार पर कि किसी पत्तन के लिए नौचालन योग्य चैनल को बनाए रखने के लिए तलकर्मण बुनियादी बात है, दो राय नहीं हो सकती। परंतु, यह लागत रहित नहीं हो सकता, उसकी लागत को प्रशुल्क परिकलन का एक अनिवार्य घटक होना होगा।

ऊपर बताई गई स्थिति के साथ यह भी मानना होगा कि खर्च किए गए असामान्य व्यय संग्रहित देयता या किया गया ऐसा व्यय, जो एक समयवधि में लाभ उत्पन्न कर सकता है, पर केवल उसी वर्ष, जिसमें वह व्यय किया गया है, में ही विचार करने की अनुमति नहीं दी जा सकती। अगर इसकी अनुमति दी जाती है, तब एक बार की असामान्य देयता के कारण प्रशुल्क को स्थायी बोझ वहन करना होगा।

एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण वर्ष 1998-99 और 1999-2000 के दौरान तलकर्मण अनुरक्षण पर कोई व्यय नहीं दर्शाता। केवल वर्ष 2000-2001 में पत्तन ने 25.23 करोड़ रुपए की राशि व्यय की है। पुनः, लागत विवरण वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 में इस मद पर व्यय का कोई पूर्वानुमान प्रदर्शित नहीं करता। (यद्यपि एमबीपीटी ने रायवत सुनवाई में वर्ष 2001-2002 में कुछ व्यय का उल्लेख किया है, फिर भी उसके द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण उसके कथन का समर्थन नहीं करता)। इन तथ्यों से प्रकटित स्थिति से यह उचित रूप से अनुमान किया जा सकता है कि एमबीपीटी वार्षिक आधार पर तलकर्मण अनुरक्षण पर अत्यधिक राशि व्यय नहीं करता। इसे ध्यान में रखते हुए, प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ, इस देयता पर एक आस्थगित राजस्व व्यय के रूप में विचार किया जाता और उन वर्षों, जिसके लिए लाभ में विलम्ब होता है, में बट्टे खाते डालना आवश्यक होगा। चूंकि, वर्ष 2002-2003 तक तलकर्मण पर व्यय नहीं किया जाना है, यह उचित रूप से अनुमान किया जाता है कि वर्ष 2000-2001 में किए गए तलकर्मण का लाभ वर्ष 2002-2003 तक उपलब्ध होना जारी रहेगा। इसे ध्यान में रखते हुए अनुरक्षण तलकर्मण पर व्यय को आस्थगित राजस्व व्यय के रूप में माना जाता है और उसे संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2000-2001 से तीन वर्षों की अवधि में बट्टे खाते डाला जाता है।

यहा यह उल्लेख करना संगत है कि वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 के लिए लागत स्थिति इस कार्य के लिए संगत है। अगर केवल वर्ष 2000-2001 के लिए तलकर्मण व्यय पर विचार करने के लिए एमबीपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को अनुमति दी जाती है तो तलकर्मण पर होने वाले व्यय के सदर्थ में प्रशुल्क की किसी समीक्षा की आवश्यकता नहीं होगी, क्योंकि पहले के लिए लागत स्थिति की भविष्य के लिए प्रशुल्क नियत करन की कोई संगतता नहीं है।

- (v) एमबीपीटी ने रायवत: अपने वार्षिक लेख के आधार पर वर्ष 2000-2001 के लिए पत्तन संरक्षणता कार्यकलाप हेतु संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है। मूल प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत लागत आकड़ों की तुलना में प्रचालन



व्यय, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों और अन्य आवंटित व्यय में बड़े परिवर्तन हैं । तथापि, एमबीपीटी ने वर्ष 2000-2001 के इन संशोधित आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 के लिए संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है । इसके परिणामस्वरूप, वर्ष 2001-2002 के लिए विचारित वास्तविक व्यय का वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 के लिए पूर्वानुमानित व्यय के कोई स्पष्ट परस्पर संबंध नहीं है । वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 के लिए किसी संशोधित आंकड़े के अभाव में मूल प्रस्ताव में यथाईगित आंकड़े इन दो वर्षों के लिए बनाए रखे जाते हैं ।

इसके अतिरिक्त, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में विशेषकर नियोजित पूंजी और आरओसीई के संगणन के संदर्भ में कई कमियां हैं । एमबीपीटी ने इस संबंध में हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का कोई संतोषजनक स्पष्टीकरण नहीं दिया है । वास्तव, में इन अधिकांश कमियों को इस प्राधिकरण द्वारा घाटशुल्क प्रभार और एमओटी तथा उसके पीर पाऊ जेटियों के संबंध में घाटशुल्क देयताओं के संशोधन के लिए एमबीपीटी के प्रस्ताव से संबंधित अपने आदेश में इंगित किया गया था । फिर भी, एमबीपीटी ने इस मामले में अपना लागत विवरण तैयार करने के लिए उस मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण का ध्यान रखने की चिन्ता नहीं की है । उचित और सही लागत स्थिति का आकलन करने के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में निम्नलिखित संशोधन किए गए हैं:-

- (क) एमबीपीटी ने भावी पूर्वानुमानों में परिसंपत्तियों के कम आंके गए मूल्य को सही रूप में प्रदर्शित नहीं किया है । इसने वर्ष 2000-2001 के समान ही वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 के लिए नियोजित पूंजी मानी है । संशोधित लागत विवरण में, वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 से संबंधित परिसंपत्तियों के मूल्यहास को संबंधित वर्षों के निवल ब्लॉक आंकड़ों से घटाया गया है ।
  - (ख) एमबीपीटी ने संपूर्ण पत्तन के लिए कार्यशील पूंजी का वर्णन किया है । 'पत्तन संरक्षणता' कार्यकलाप के लिए कार्यशील पूंजी अलग से प्रदर्शित नहीं की गई है । वर्ष 2001-2002 से 2002-2003 के लिए कार्यशील पूंजी भी प्रस्तुत नहीं की गई है । एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किसी आंकड़े के अभाव में निवल ब्लॉक और नियोजित पूंजी के बीच अंतर को कार्यशील पूंजी माना गया है ।
  - (ग) उपरोक्त संशोधनों के अधीन निवल ब्लॉक और कार्यशील पूंजी के योग को आरओसीई के संगणन के लिए नियोजित पूंजी के रूप में माना गया है ।
  - (घ) एमबीपीटी ने नियोजित पूंजी पर आय को 18.5% की दर पर माना है । संशोधित लागत विवरण में, आरओसीई की अनुमति महापत्तन न्यासों के मामले में इस समय अनुमति दिए जा रहे आरओसीई के अनुरूप 19.5% की दर पर दी गई है ।
  - (ङ) एडीबी के ऋण पर देय ब्याज का व्यय के घटक के रूप में एक बार और पुनः नियोजित पूंजी पर आय के संगणन के समय दो बार गिनती की गई है । ऋण पर ब्याज की दो बार की इस गिनती को संशोधित लागत विवरण में हटा दिया गया है ।
- (vi) पूर्व पैराग्राफों में किए गए विश्लेषण के अधीन 'पत्तन संरक्षणता' कार्यकलाप के लिए लागत विवरण को संशोधित किया गया है । संशोधित लागत विवरण **अनुबंध-** के रूप में संलग्न है ।

संशोधित लागत विवरण की तुलना में एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण द्वारा प्रकटित 'पत्तन संरक्षणता' कार्यकलाप के लिए लागत स्थिति का सारांश नीचे दिया गया है :-

वर्ष	प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल अधिशेष (+) घाटा(-)	
	एमबीपीटी के लागत विवरण के अनुसार	संशोधित लागत विवरण के अनुसार
2000-2001	(-) 40.5%	(+) 19.8%
2001-2002	(+) 64.2%	(+) 32.1%
2002-2003	(+) 63.5%	(+) 32.4%

दिलचस्प बात यह है कि यहां तक कि पत्तन देयताओं के पिछले संशोधन से सात वर्षों से अधिक बीतने के बाद भी 'पत्तन संरक्षणता' कार्यकलाप अधिशेष दर्शाता रहा है ।

(vii) यहां तक कि यद्यपि, 'पत्तन संरक्षणता' कार्यकलाप राजस्व अधिशेष दर्शाता है, वहीं संपूर्ण पत्तन और विशेषकर पत्तन और गोदी सुविधाएं लागत घाटा दर्शाती हैं । इसका आशय है कि पत्तन देयताओं से आय अन्य पोत-संबद्ध प्रशुल्कों को परस्पर आर्थिक-सहायता देती है । इस प्राधिकरण की वर्णित नीति परस्पर आर्थिक सहायता के विरुद्ध है । अगर परस्पर आर्थिक सहायता को पूर्णतः समाप्त किया जाना है तो पत्तन देयताओं की मौजूदा दरें कम करने योग्य हैं । तथापि, इस प्राधिकरण ने परस्पर आर्थिक सहायता के पूर्ण समापन पर अंतिम विचार नहीं किया है । परस्पर आर्थिक सहायता के एक बार में पूर्ण समापन की गंभीर जटिलताएं होंगी । इस तथ्य को मानते हुए, इस प्राधिकरण ने उन कार्यकलापों, जो राजस्व अधिशेष दर्शाते हैं, के लिए दरों को नहीं बढ़ाकर परस्पर आर्थिक सहायता को वर्तमान स्तर पर रखने का निर्णय किया था । इस प्राधिकरण की परस्पर आर्थिक सहायता पर वर्णित नीति और संगत कार्यकलाप केंद्र में प्राप्त राजस्व अधिशेष स्थिति के दृष्टिगत एमबीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित पत्तन देयताओं के उर्ध्वमुखी संशोधन की अनुमति देने का कोई औचित्य नहीं है ।

(viii) जहां तक किसी पोत का संबंध है, यह साधारणतया पत्तन प्रभारों के तीन घटक यथा पत्तन देयता, पायलिटीज और गोदी किराए का भुगतान करता है । एमबीपीटी में पूर्ण रूप से पोत संबद्ध कार्यकलाप घाटे में है, परंतु पत्तन संरक्षणता अधिशेष में है । इसका अर्थ यह होता है कि पोत-संबद्ध प्रभारों यथा पायलिटीज और गोदी किराए के अन्य दो मुख्य घटकों के लिए संभवतः उर्ध्वमुखी समायोजन अपेक्षित है । यह तर्क हो सकता है कि अगर पत्तन देयताओं से परस्पर आर्थिक सहायता बढ़ाई जाती है तो गोदी किराए और पायलिटीज में वृद्धि का स्तर जब भी सशोधित हो, कम होगा और पोत पर पूर्ण प्रभाव कमोवेश समान होगा । इसे ध्यान में रखते हुए, एकल स्थिर आधार पर पत्तन देयताओं को सशोधित नहीं करने के निर्णय का पोतों पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं होता है ।

ऊपर वर्णित लागत स्थिति और परस्पर आर्थिक सहायता के अतिरिक्त, पत्तन देयताओं की मौजूदा दरों में किसी वृद्धि की अनुमति नहीं देने के लिए निम्नलिखित तीन बिंदु भी संगत हैं :—

- (क) भारत के उच्चतम न्यायालय द्वारा बल दिए गए अनुसार प्रशुल्क निर्धारण के लिए 'मुआवजा' सिद्धांत को ध्यान में रखते हुए प्रत्यक्ष प्रभार का आश्रय लेना सदैव एक बेहतर और पारदर्शी व्यवहार है ।
- (ख) प्रस्ताव केवल विदेशगामी पोतों के संबंध में पत्तन देयताओं को संशोधित करने के लिए है । तलकषण का लाभ समान रूप से तटीय पोतों द्वारा भी उठाया जाता है । तलकषण व्यय का संपूर्ण बोझ विदेशगामी पोत पर अंतरित करने और उन्हें तटीय पोतों के अन्य पोत-संबद्ध प्रभारों का एक भाग अदा करने के लिए बाध्य करने का कोई कारण नहीं है । महत्वपूर्ण रूप से एमबीपीटी द्वारा प्रदान की गई सूचना यह प्रकट करती है कि तटीय पोत यातायात कुल यातायात का 50% है ।
- (ग) जेएनटीपी में आने वाले पोत साझा प्रयोक्ता चैनल का प्रयोग करने के लिए एमबीपीटी के प्रशुल्क के अनुसार पत्तन देयताओं का 50% अदा करते हैं । इसका कोई कारण नहीं है कि इन पोतों से एमबीपीटी में पत्तन संरक्षणता के अतिरिक्त पोत-संबद्ध कार्यकलापों में घाटे की परस्पर आर्थिक सहायता (वर्धित स्तर पर) देने की अपेक्षा क्यों की जाती है । यह उल्लेखनीय है कि जेएनटीपी में आने वाले पोत एमबीपीटी को गोदी किराया अथवा पायलिटीज अदा नहीं करते । इसे ध्यान में रखते हुए, पत्तन संरक्षणता से उपलब्ध परस्पर आर्थिक सहायता के कारण एमबीपीटी में निम्न स्तर पर प्रशुल्क की इन दो मदों को जारी रखना उनके लिए अवास्तविक है ।
- (ix) सरकार के नीतिगत निर्णय के अनुसार तटीय पोत प्रशुल्क विदेशगामी पोत के प्रशुल्क के 70% पर निर्धारित किया जाता है । तटीय पोत दरें रुपए के रूप में निर्धारित की जाती हैं, जबकि विदेशगामी पोत की दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्णित की जाती है । प्रशुल्क के पिछले संशोधन से अमरीकी डॉलर की तुलना में 30%

के स्वीकृत स्तर पर प्रशुल्क विभेदक (जो भारतीय रुपए के मूल्यहास के कारण अधिक हो गया होगा) बहाल करने के लिए, विदेशगामी पोत दरों और चालू विदेशी मुद्रा दरों के संदर्भ में तटीय पोतों के प्रशुल्क का पुनः वर्णन अनिवार्य है। यह उल्लेखनीय है कि विदेशगामी पोत की दरें यद्यपि अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित की जाती हैं, परन्तु भारतीय रुपए में वसूल की जाती हैं और संशोधन के लिए विचारित लागत विवरण में इस आय का हिसाब रुपए में होता है। यहां यह उल्लेख करना भी संगत है कि तटीय पोतों को 30% की रियायत देने के लिए सरकार का निर्णय केवल उस तारीख को वैध नहीं था जब विदेशगामी पोत के प्रशुल्क प्रारंभ में अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित किए गए थे। यह एक अनवरत सिद्धांत है। इस परिप्रेक्ष्य में देखे जाने पर एमबीपीटी का विदेशगामी पोत दरों के साथ 30% का भिन्नता स्तर बनाए रखने के लिए तटीय प्रशुल्क के समायोजन के विरुद्ध तर्क गलत पाया जाता है। एमबीपीटी को भविष्य में पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन का प्रस्ताव करते समय इस पहलू को ध्यान में रखने का सुझाव दिया जाता है।

- (x) एमबीपीटी द्वारा तटीय पोत दरों को संशोधित नहीं करने का बताया गया कारण उसकी पीएण्डवी गोदी सुविधा, जो अभी कम उपयोग में लाई जा रही है, के माध्यम से तटीय यातायात को बढ़ावा देना है। किसी पत्तन के लिए उपलब्ध क्षमता का बेहतर उपयोग प्राप्त करने के लिए संवर्धनात्मक उपाय करना उचित हो सकता है, बशर्ते कि ऐसे उपायों का वित्तीय बोझ उसके प्रयोक्ताओं के अन्य वर्गों पर नहीं पड़े। अगर, एमबीपीटी तटीय पोतों को रियायती दरें देना चाहता है तो परिणामी वित्तीय हानि को उसकी पूर्ति के लिए पर्याप्त राजस्व उत्पन्न करने हेतु पूर्वानुमानित यातायात बढ़ने तक उसके सामान्य प्रारक्षित निधि से पूरा किया जाना होगा। तात्कालिक मामले में, एमबीपीटी ने न केवल प्रचालन लागत के कारण विदेशगामी पोतों पर अतिरिक्त बोझ डालने बल्कि 18.5% आरओसीई की वसूली करने की भी मांग की है। इसका अर्थ यह होता है कि पत्तन संकल्पित रियायत के पक्ष में अपने अभिलाभ का (यहां तक कि) कुछ हिस्सा भी छोड़ने के लिए तैयार नहीं है, परन्तु इसे प्रयोक्ताओं के अन्य वर्गों द्वारा प्रतिपूरित करने की मांग करता है। एमबीपीटी द्वारा अपनाया गया यह दृष्टिकोण बहुत उचित नहीं कहा जा सकता।
- (xi) जैसा पहले उल्लेख किया गया है, जेएनपीटी में आने वाले पोत साझा पहुंच मार्ग (चैनल) के प्रयोग के लिए एमबीपीटी के प्रशुल्क पर पत्तन देयताओं का 50% अदा करते हैं। ऐसे पोतों पर पत्तन देयताओं का 50% लगाने का प्रावधान महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50ख से लिया गया है। जबकि अधिनियम की धारा 50ख में विहित उपबंधों की मुम्बई पत्तन सीमा में प्रवेश करने, परन्तु केवल जेएनपीटी में कार्गो प्रचालन करने वाले पोतों पर प्रयोज्यता पर प्रश्न नहीं उठाया जा सकता, वहीं यह मानना होगा कि ऐसे मामले के लिए अधिनियम में निर्धारित व्यवस्था को अनियमित प्रकृति के मामलों में लागू प्रावधान के रूप में देखा जाना होगा। जेएनपीटी में आने वाले पोतों द्वारा साझा पहुंच मार्ग (चैनल) का उपयोग एक नियमित कार्य है। ऐसे मामलों में साझा पहुंच मार्ग (चैनल) के प्रयोग के लिए उसे संबंधित किसी एक पत्तन देयता से संयोजित करने की पृथक फीस पर विचार करना युक्तिसंगत होगा। यह उल्लेख करना अनावश्यक है कि ऐसे उपयोग के लिए फीस साझा प्रयोक्ता मार्ग (चैनल) के संगत लागत के संदर्भ में होगी। विकल्पतः एमबीपीटी, साझा प्रयोक्ता मार्ग (चैनल) पर किए गए व्यय की प्रतिपूर्ति के लिए जेएनपीटी से मांग कर सकता है। चूंकि, साझा प्रयोक्ता मार्ग (चैनल) एमबीपीटी की परिसंपत्ति है, इसलिए यह लागत की प्रतिपूर्ति के साथ अपने निवेश पर अभिलाभ के स्वीकृत स्तर की उचित रूप से मांग कर सकता है। इसके परिणामस्वरूप, जेएनपीटी संशोधित लागत, जिसमें उसके द्वारा एमबीपीटी को (की जाने) वाली प्रतिपूर्ति शामिल होगी, के आधार पर मौजूदा पत्तन देयताओं को संशोधित करने के बाद अपने टर्मिनलों पर आने वाले पोतों पर सीधे पत्तन देयताएं लगा सकता है। अगर प्रभारित करने की ऐसी प्रत्यक्ष विधि अपनाई जाती है तो जेएनपीटी में आने वाले पोतों की संभवतः एमबीपीटी के अन्य पोत-संबद्ध कार्यकलापों को परस्पर आर्थिक सहायता देने की मौजूदा स्थिति और एमबीपीटी को जेएनपीटी के पोतों की पूर्ति के लिए चैनल में गहराई बनाए रखने पर अतिरिक्त व्यय करने के लिए बाध्य करने के बारे में एमबीपीटी और मानसा (एमएएनएसए) के तर्क पर प्रभावी तौर पर ध्यान दिया जा सकता है। महत्वपूर्ण रूप से, एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच इस संबंध में हुआ करार भी समीक्षा के लिए बकाया हो गया है। करार की समीक्षा करते समय दोनों पत्तन न्यासों के लिए ऊपर दिए गए सुझावों पर विचार करना उपयोगी हो सकता है।

किसी भी तरह, जेएनपीटी में आने वाले पोतों पर लागू पत्तन देयताओं का 50% लगाने की मौजूदा प्रणाली के साथ लंबे समय तक बने रहने का कोई तर्क नहीं है। यह मानना होगा कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50ख निर्दिष्ट मामलों में अधिकतम सीमा के रूप में 50% पत्तन देयता लगाना निर्धारित करती है। यह प्राधिकरण अधिकतम निर्धारित स्तर से कम कोई दर निर्धारित कर सकता है और यह तात्कालिक मामले में साझा प्रयोक्ता मार्ग (चैनल) के संदर्भ में किसी समर्थनकारी लागत विवरण के अभाव में स्वप्रेरणा से दर कम करने की स्थिति में नहीं है। इसके अतिरिक्त प्रभार, डेढ़ दशक से भी अधिक से लागू है, में ऐसी कमी की जटिलता की अब गहराई से विश्लेषण करने की आवश्यकता है। इसे ध्यान में रखते हुए, एमबीपीटी से विशेष तौर पर इस मुद्दे पर उस समय ध्यान देने की अपेक्षा है, जब यह प्रशुल्कों के अगले सामान्य संशोधन अथवा पोत-संबद्ध प्रभारों की व्यापक समीक्षा करते हुए अपना प्रस्ताव तैयार करता है।

(xii) पत्तन देयता लगाने की बारम्बारता प्रतिमाह आधार पर एमबीपीटी के मौजूदा दरों के मान में निर्धारित की जाती है। प्रति प्रवेश आधार पर पत्तन देयताएं लगाना अधिक युक्तिसंगत हो सकता है। एमबीपीटी का एक ही महीने में बार-बार आने वाले पोतों की संख्या नगण्य होने के बारे में मौजूदा पत्तन देयताओं की दरों (प्रति माह आधार पर) को प्रति प्रवेश आधार पर दरों के रूप में लिया जा सकता है, के सुझाव को भी ऐसे रूपान्तरण की जटिलता का विश्लेषण करने के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तुत समर्थनकारी आंकड़ों के अभाव में स्वीकार नहीं किया जा सकता। चूंकि, पत्तन देयताओं की दरों का अभी उर्ध्वमुखी संशोधन नहीं किया जाता है, इसलिए प्रभारित करने के मौजूदा आधार को एमबीपीटी के दरों के मान की अगली समीक्षा तक जारी रखने की अनुमति दी जाती है। फिर भी, एमबीपीटी को आगामी व्यापक समीक्षा/अपने दरों के मान का संशोधन करने के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करते समय इस स्थिति पर विशेष रूप से विचार करने का सुझाव दिया जाता है।

(xiii) एमबीपीटी ने एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच चलने वाले पोतों के संबंध में पत्तन देयताएं लगाने के संदर्भ में दरों के मान में मौजूदा शर्तों में संशोधन करने का प्रस्ताव किया है। इस संशोधन का प्रस्ताव मुख्यतः जेएनपीटी तक पहुंच सकने के लिए केवल, साझा प्रयोक्ता मार्ग (चैनल) का प्रयोग कर रहे पोतों और उन पोतों, जो विशेष रूप से सामग्रियों के वहन के लिए एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच ही चलते हैं, के बीच अंतर रखने, के लिए किया गया है। प्रस्तावित संशोधन प्रभारित करने में किसी दोहरे अर्थ से बचने के लिए अधिक है। इसे ध्यान में रखते हुए, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है। ऐसा प्रतीत होता है कि एमबीपीटी द्वारा किया गया 'हार्बर सीमा' का उल्लेख पत्तन देयताएं लगाने के प्रयोजनार्थ संगत नहीं है। पत्तन देयताएं पत्तन सीमाओं में प्रवेश करने पर लगाई जाती है। 'पत्तन सीमा' और 'हार्बर सीमा' के बीच मिश्रण बनाने की जरूरत नहीं है।

ऐसा माना जाता है कि एमबीपीटी में संपूर्ण पत्तन देयता का भुगतान करने वाले पोतों से जेएनपीटी में एमबीपीटी की पत्तन देयताओं का 50% पुनः वसूल नहीं किया जाता है। केवल जेएनपीटी और एमबीपीटी के बीच चलने वाले पोतों के मामलों में जेएनपीटी में प्रवेश के लिए एमबीपीटी की पत्तन देयताओं का 50% वसूल न करने के संबंध में अस्पष्टता दूर करने के लिए दरों के मान में स्पष्ट उल्लेख किए जाने की आवश्यकता है।

(xiv) एमबीपीटी ने बिलिंग के समय डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के पुनः रूपान्तरण से संबंधित मौजूदा शर्त को संशोधित करने का भी प्रस्ताव किया है। यह प्राधिकरण इस संबंध में साझा अभिग्रहण आदेश पारित कर चुका है। इसे ध्यान में रखते हुए साझा अभिग्रहण आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जा चुका प्रतिपादन औपचारिक रूप से पत्तन देयताओं से संबंधित अनुसूची में प्रविष्ट किया जाता है।

(xv) एमबीपीटी में छोटे पोतों पर प्रभार लगाने से संबंधित मुद्दे पर समुद्री तेल टर्मिनल और पीर पाउ में घाटशुल्क और घाटशुल्क देयताओं के संशोधन के लिए एमबीपीटी के प्रस्ताव से संबंधित कार्यवाही के भाग के रूप में इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था। उस मामले में यह निर्धारित करने के लिए कि अपने प्रमाणीकरण से उत्पन्न हुए पोत की स्थिति पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ निर्णयकारी कारक होना चाहिए, संगत दरों के मान में एक विशिष्ट उपबंध प्रविष्ट करने का निर्णय लिया गया था। यहां तक कि यद्यपि इस मामले

के भाग के रूप में यह मुद्दा नहीं उठाया गया है, फिर भी एमबीपीटी के विभिन्न दरों के मान के बीच आंतरिक संगतता के लिए संदर्भाधीन दरों के मान में समान उपबन्ध भी प्रविष्ट किया जाता है ।

10. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र रूप से ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण तृतीय पोतों को छोड़कर सभी पोतों पर पत्तन देयता के संशोधन के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव अस्वीकार करता है । एमबीपीटी को सभी कार्यकलापों के लिए अपने दरों के मान की व्यापक समीक्षा करने के लिए अपना प्रस्ताव तत्काल तैयार करने का सुझाव दिया जाता है ।

10.2. एमबीपीटी की पत्तन देयताओं की अनुसूची में निम्नलिखित संशोधन अनुमोदित किए जाते हैं, जो भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति पर प्रभावी होंगे :-

(i) मौजूदा स्पष्टीकरण संख्या (4) हटाया और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है ।

“(4) जेएनपीटी में आने वाले पोत, अगर किसी कारण से वही पोत एमबीपीटी में आते हैं, तो उपरोक्त अनुसूची के अनुसार वसूली योग्य पत्तन देयता का आधा लगाया जाएगा । तथापि, विशेष रूप से एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच कार्गो के वहन के लिए चलने वाले पोतों पर उपरोक्त अनुसूची के अनुसार पूरी पत्तन देयता लगाई जाएगी । एमबीपीटी में संपूर्ण पत्तन देयताओं का भुगतान करने वाले पोतों को जेएनपीटी में एमबीपीटी की पत्तन देयताओं के 50% का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं है ।”

(ii) एक नई टिप्पणी संख्या (7) निम्नानुसार प्रविष्ट की जाती है :-

“(7) प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित पोत की स्थिति पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ “तृतीय” अथवा “विदेशगामी” श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी; और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके मूल स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी ।”

10.3. यह प्राधिकरण निम्नलिखित उपबन्ध शामिल करने के लिए मौजूदा स्पष्टीकरण संख्या (6) में संशोधन को भी अनुमोदित करता है :-

“(6) (क) इस अनुसूची में विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंको अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों, जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए, द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर समतुल्य भारतीय रुपए में अमरीकी मुद्रा के रूपांतरण के बाद भारतीय रुपए में संग्रहित किए जाएंगे । ऐसे मामलों में पत्तन सीमा में पोत के प्रवेश की तारीख को विद्यमान संगत विनिमय दर मानी जाएगी ।

(ख) विनिमय दर की नियमित समीक्षा तीस दिन से अधिक के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में, पोतों के प्रवेश की तारीख से तीस दिनों में एक बार की जाएगी । ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय मौजूद उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में सभावित रूप से परिवर्तित होगा ।”

पैरा 10.3 में प्रस्तावित संशोधन केवल औपचारिक प्रविष्टि के लिए है और यह इस प्राधिकरण द्वारा इस संबंध में पारित साझा अभिग्रहण आदेश में यथानिर्धारित प्रभावी हो चुका है ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[ विज्ञापन/III/IV/143/2001/असाधा. ]

अनुबंध— I

एमबीपीटी में पत्तन संरक्षण सेवा, सुरक्षा सबधी सशोधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्रम सं०	विवरण	आधार वर्ष					बिना परिवर्तन	
		1998-99	1999-2000	2000-01	2001-02	2002-03		
I.	<b>प्रचालन आय</b>							
	(i) पत्तन देयताएं	1,935.92	2,250.20	2,547.07	2,302.07	2,370.08		
	(ii) लंगरगाह शुल्क	—	99.26	101.31	101.31	101.31		
	(iii) जल बुलाई के लिए शुल्क	25.38	92.77	133.34	40.00	40.00		
	(iv) विविध आय	87.12	56.82	59.61	59.61	59.61		
	<b>कुल प्रचालन आय (I)</b>	<b>2,048.42</b>	<b>2,499.05</b>	<b>2,841.33</b>	<b>2,502.99</b>	<b>2,571.00</b>		
II.	<b>प्रचालन लागत</b>							
	(i) प्रचालन लागत	259.12	340.26	506.83	446.38	480.57		
	(ii) आस्थगित निकर्षण लागत			841.07	841.07	841.07		
	(iii) मूल्यहास	46.73	48.75	51.29	51.29	51.29		
	<b>कुल प्रचालन लागत (II)</b>	<b>305.85</b>	<b>389.01</b>	<b>1,399.19</b>	<b>1,338.74</b>	<b>1,372.93</b>		
III.	वित्त एवं विविध व्यय	75.20	70.18	317.41	87.48	90.72		
IV.	प्रबंध एवं सामान्य उपरिचय	106.85	107.65	403.49	124.78	134.34		
V.	अधिशेष/घाटा (I-II-III-IV)	<b>1,580.52</b>	<b>1,932.21</b>	<b>721.24</b>	<b>951.99</b>	<b>973.01</b>		
VI.	एशियाई विकास बैंक ऋण पर ब्याज	46.21	43.61	40.21	35.89	31.45		
VII.	निवल अधिशेष/घाटा (V-VI)	<b>1,514.31</b>	<b>1,888.60</b>	<b>681.03</b>	<b>916.10</b>	<b>941.56</b>		
VIII.	नियोजित पूंजी	<b>1,019.41</b>	<b>1,184.38</b>	<b>814.22</b>	<b>762.93</b>	<b>711.64</b>		
IX.	नियोजित पूंजी पर 19.5% की दर पर आय	198.78	230.95	158.77	148.77	138.77		
X.	नियोजित पूंजी पर 19.5% की दर पर आय-घटाइए ऋणों पर ब्याज (IX-VI)	152.57	187.34	118.56	112.88	107.32		
XI.	नियोजित पूंजी पर आय और ऋणों पर ब्याज के बाद-निवल अधिशेष/घाटा (VII-X)	1,361.74	1,701.26	562.47	803.22	834.24		
XII.	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/घाटा (XI/I)	<b>66.5%</b>	<b>68.1%</b>	<b>19.8%</b>	<b>32.1%</b>	<b>32.4%</b>		

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

New Delhi, the 28th November, 2001

**No. TAMP/47/2001-MBPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mumbai Port Trust for revision of Port Dues on all vessels except Coastal Vessels as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No. TAMP/47/2001-MBPT****The Mumbai Port Trust (MBPT)**

- - -

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 5th day of November 2001)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for revision of Port Dues on all vessels except coastal vessels.

2.1. In its proposal, the MBPT has made the following points:

- (i). Port Dues on all vessels were revised with effect from 20 May 1991. In pursuance of Government directions, the Port Dues were denominated in dollar terms with effect from 2 June 1992. Subsequently, the unit of charging Port Dues was changed from 'NRT' to 'GRT' basis from 23 January 1994. Port Dues on vessels have not been revised since 1994.
- (ii). The Government has directed all the major ports to review the port charges once in three years. Revision of Port Dues is already overdue. The Port has also incurred considerable expenditure on dredging of the main channel to facilitate deep drafted vessels.
- (iii). A comparison of the existing Port Dues levied at the MBPT with those of the JNPT indicates that rates at the JNPT are much higher though its channel length is shorter. Further, Port Dues are leviable at the JNPT on every visit as against the levy of this charge once a month at the MBPT.
- (iv). In the meeting of the Board of Trustees it was clarified that though this service per se was not in deficit, the proposed revision in rates would be necessary considering the overall financial situation (of the Port) and increasing costs on dredging and maintenance (of channel).

2.2. The MBPT has proposed the following revisions/amendments to the Schedule of Port Dues in the MBPT Scale of Rates:-

- (i). The Port Dues have been proposed to be revised in respect of foreign-going vessels as given below:

	Vessel chargeable	Rate of Port Dues per GRT (in US cents)	
		Existing	Proposed
1	Foreign going vessels of 3000 tons and upwards (except fishing boats)	17	20
2.	Foreign going vessels of 10 Tons and upwards but less than 3000 tons (except fishing boats)	12	14
3.	Tugs, boats ferry boats and river boats, whether propelled by steam or other mechanical means arriving from ports outside India	12	14

- (ii). It has not proposed any revision of Port Dues on coastal vessels on the ground that any increase in the tariffs on coastal vessels will adversely affect the attempts of the port to attract coastal cargo to the Mumbai Port
- (iii). A note at Sl.No.(4) of explanations in the Schedule of Port Dues was incorporated in 1997 prescribing levy of full Port Dues as per the Schedule in respect of vessels plying between the MBPT and the JNPT for carriage of cargo. This was applicable for vessels plying only between the MBPT and the JNPT and not in respect of vessels engaged in foreign trade or coastal trade and calling from other ports. This explanation was not accepted by the Audit as it resulted in vessels paying additional charges to the MBPT. To obviate such difficulties to the trade, the MBPT has proposed to amend this provision as given below.  
  

“The vessels visiting the JNPT, if for any reason same vessels visit the MBPT, half of the Port dues recoverable as per the above schedule shall be levied. Vessels plying exclusively between the MBPT and the JNPT for carriage of cargo and not sailing out of Mumbai Harbour Limits, however, shall be levied full Port dues as per the above schedule.”
- (iv). The MBPT has also proposed to incorporate the provision about re-conversion of dollar denominated tariffs at the time of billing based on a common adoption Order in this regard passed by the Authority.
- (v). All other existing provisions in the Schedule of Port Dues are proposed to be retained.

3.1. The proposal of the MBPT was circulated among various port users/representative bodies of port users and the JNPT for their comments. The comments received from them are summarised below:

#### **The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

- (i). In pursuance of an agreement signed in August 1989 between the MBPT and the JNPT, the JNPT is recovering half of the MBPT Port Dues from vessels calling at the JNPT and remitting the same to the MBPT.
- (ii). It has no objection to the MBPT proposal for increasing its Port dues. The JNPT has, however, taken up with the MBPT the issue of charging 50% of the MBPT Port dues at the JNPT. It has requested the MBPT to review the matter as twelve years have passed since the signing of the agreement.
- (iii). The MBPT has stated that though this service is not in deficit, the revision in Port Due is proposed considering the overall financial situation and increasing costs on dredging and maintenance. The Authority may examine this in the context of its stated policy of not allowing cross-subsidisation.

#### **The Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). Taking into consideration an average depreciation in Indian Rupee of 6% per annum, the Port Dues have gone up by nearly 36% in the last six years (i.e. since the last revision). With the introduction of 5% service tax, the effective increase in rates proposed by the MBPT will be approximately 19%.
- (ii). The Port has confirmed that this service per se is not in deficit. The attempt to improve the overall financial situation by cross-subsidising the other services from the surplus arising from revision proposed in Port Dues is contrary to the guidelines prescribed by the TAMP.
- (iii). There is no change in the available draft at the Mumbai Port. The dredging done by the MBPT is in nature of routine maintenance, which is fundamental for any Port/Terminal.
- (iv). The vessels calling at the JNPT/NSICT are required to pay 50% of the Port dues to the MBPT for every call. The MBPT must have made huge surplus without rendering any extra service due to steep increase in traffic at the JNPT/NSICT from 1994 onwards; and, also due to increase in the size of vessels.



- (v). The proposed rate increase shall have severe implications on the vessel-related charges at the JNPT/NSICT. This will make the port call cost at these ports uncompetitive.
- (vi). The Government plans to develop the JNPT/NSICT as a major transshipment hub and the MBPT has a role to play in promotion of hub and spoke concept. Any increase in vessel related cost, therefore, will be detrimental to these efforts.

#### **Indian Merchants Chamber (IMC)**

It has no comments to offer on the MBPT proposal.

3.2. We have not received any comments from the Bombay Chamber of Commerce and Industry, MANSA, WISA, INSA and SCI, despite reminders.

3.3. A copy each of the comments received from the representative bodies of port users and the JNPT was forwarded to the MBPT as feedback information.

4.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the MBPT was requested to submit the proposal as per the proforma prescribed by this Authority for submission of tariff proposals. It was requested also to furnish separate cost statements for the Port as a whole and for the entire vessel related activities. The MBPT was also requested to furnish additional/information/ clarifications / comments on certain points. Some of the main points raised are as follows:

- (i). Traffic projections need to be justified with reference to the Port's five year plans/MOU signed with the Govt. The vessel traffic estimates relating to the JNPT shall be indicated separately.
- (ii). Proportion of foreign-going vessels to coastal vessels.
- (iii). The proposal of the MBPT for not increasing Port Dues for coastal vessels appears to be contrary to generally accepted principle. The reasons for requiring the foreign-going vessels to contribute more than the accepted level of cross-subsidy in favour of coastal vessels is to be clarified.

4.2. In response, the MBPT has submitted the proposal in the prescribed proforma alongwith the following clarifications / additional information:

- (i). The disparity in rates between the foreign-going vessel and the coastal vessel need not be maintained now at 100% to 70%, since prior to conversion of vessel-related charges in dollar terms, the Port Dues in respect of coastal vessels were prescribed at 44% of the tariff applicable for foreign-going vessel.
- (ii). The MBPT does not work out service-wise capital employed. The ROCE for the port as a whole is worked out and then apportioned to each of the services on the basis of net block of each service for the purpose of revision of charges.
- (iii). Proportion of foreign-going vessel to coastal vessel is 52:48 and 50:50 for the years 1999-2000 and 2000-2001 respectively.
- (iv). Any increase in Port Dues on coastal vessels will have an adverse effect on the Port's attempt to boost coastal cargo through the Prince's and Victoria docks which are lying unutilised. The MBPT does not like to witness a further fall in coastal cargo.

5. Subsequently, the MBPT was requested to offer additional information/clarification on the various points arising out of its earlier reply. Some of the main points raised are summarised below:

- (i). The vessel traffic projections must include vessels calling at the JNPT; and, income from such vessels need to be indicated separately.

- (ii). Breakup of operating cost and the basis of apportionment of various cost elements
- (iii). The MBPT has accepted the fact that net block of assets for each services are identifiable. The capital employed and return on capital employed, therefore, need to be calculated specifically for this activity.
- (iv). Reasons for proposing a further increase when the cost statement prima facie, indicates a huge surplus in the region of 70% of the operating income after allowing 18.5% return on capital employed.
- (v). Cost statement in the prescribed proforma for the years 2000-01 (actuals), 2001-02 (BE) and 2002-03 (projected).
- (vi). Reasons for resorting to piece-meal revision of tariff instead of reviewing the whole tariff structure of the Port.

6. An Agreement relating to the procedure to be followed for using the common user channel was signed between the MBPT and the JNPT on 31 August 1989. Clause 18 of this Agreement provides for a review after sufficient experience is gathered in implementation. The Agreement also stipulates that the JNPT will collect and remit to the MBPT the Port Dues leviable as per MBPT's Scale of Rates. The documents furnished by the JNPT indicate that it has already proposed to the MBPT for a review of the Agreement, but, response from the MBPT is awaited for more than a year now. In this backdrop, the MBPT was requested to specifically comment on the points made by the JNPT about review of the Agreement relating to common user channel.

7.1 A joint hearing in this case was held at the MBPT on 13 August 2001. At the joint hearing, the Chairman of this Authority requested the MBPT to specifically address the following points, apart from its submissions on any other issues it would like to argue:

- (i) For vessels going to the JNPT, the MBPT collects 50% of Port Dues. This collection is being made on its behalf by the JNPT with reference to an Agreement between the two Ports. This Agreement has been in existence since 1989. The Agreement itself envisages a review after a few years. The JNPT had, in fact, proposed for a review some years ago. The MBPT has not yet responded. Is it not time for the Agreement to be reviewed instead of simply continuing with the 50% charge?
- (ii) In its computations, has the MBPT reckoned with the revenue earnings to be realised from vessels going to the JNPT?
- (iii). The cost statement shows a (huge) surplus position in respect of the Port Dues cost centre. If this is so, how can a further increase be justified?
- (iv) The Port Dues are being levied on a 'per month' basis even on foreign-going vessels. Can it be on a 'per call' basis?
- (v) Why is the MBPT coming with piecemeal proposals for tariff revisions instead of formulating comprehensive proposals for all activities as is being done by most other major ports?
- (vi) The proposal specifically excludes coastal vessels. But, it has to be understood that, even if there is no revision in the coastal vessel rates, the mere re-adjustment of the 70% figure with reference to the new rate for foreign-going vessels will involve a change in the coastal vessel rate.

7.2 At the joint hearing, the following submissions were made.

#### **The Mumbai Port Trust (MBPT)**

- (i) Based on the financial results of earlier year accounts, we admitted the 'surplus'. We have spent Rs 26 0 crores on maintenance dredging in 2000-01. We have to spend

Rs. 20 0 crores more in 2001-02. We now see that we are in deficit. This warrants a revision of tariff.

- (ii). With reference to recovery of 50% of Port Dues on vessels calling at the JNPT, it needs to be noted that we also incur expenditure. What we get is not, therefore, a total 'gift'.
- (iii). Recovery of 50% of Port Dues on account of the JNPT vessels has been taken into account in our costing.
- (iv). We were not aware of the JNPT letter of 23 July 2000 for a review of the Agreement. The TAMP has pointed out this now. We have not had time to examine the said JNPT letter.
- (v). We need to consult our Board of Trustees to change the frequency of levy of Port Dues from 'per month' to 'per call'. Please allow us time.
- (vi). Regarding piece-meal proposal for revision, we have lot of difficulties this year. We have incurred nearly Rs. 500 crores loss. Our Board has called for all possible efforts to increase revenue. We will explain in detail in our written submission. We will give a complete written submission (covering the points raised in the Authority's letter dated 8 August 2001 also) by first week of September.
- (vii). It is incorrect to think that exchange rate fluctuations always benefit the port. We also incur expenditure in dollar terms (e.g. payment for VTMS). In such cases we end up paying more.
- (viii). Our own oil tanker traffic also requires deeper draft.

#### **The Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). Please take into account additional revenue earning due to exchange rate fluctuation.
- (ii). The JNPT's 50% recovery of Port Dues for the MBPT is a total additionality. It is a bonus to the port. The MBPT spends nothing extra on the JNPT traffic.

#### **Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agent's Association (MANSA)**

- (i). The JNPT traffic requires deeper draft; whereas, the MBPT traffic does not. Why should we pay for the JNPT's requirement?
- (ii). Navigational aids like buoys/markers, etc., hydrographic services and VTMS (especially with respect to fishing vessels) are missing at the Port. Our vessels have repeatedly complained. Nothing happens; but still Port Due is increased.

7.3. The request of the MBPT for time upto 7 September 2001 to file a comprehensive written submission was allowed.

8.1. As decided at the joint hearing, the MBPT has made a written submission giving additional information / clarification on the various points raised by us. The salient points made in the written submission are given below:

- (i). The actual cargo handled at the MBPT is 27.06 MT as against a traffic projection of 28.67 MT as per the MOU for the year 2000-01. It will fall further due to collapse of storm gate and declining trend of traffic witnessed during the last few months. It is confirmed that the vessel traffic projections include vessels calling at the JNPT.
- (ii). A statement indicating breakup of operating cost and basis of apportionment of various cost elements has been furnished.

- (iii). It is not feasible to work out service-wise capital employed with the present accounting system. If it is absolutely essential it may have to be worked out arbitrarily based on some assumptions, which may not reflect the correct position.
- (iv). The cost statement indicates a surplus of 70% for the year 1999-2000, however, for the year 2000-01 there is a cost deficit of 63.3% for the Port conservancy activity. Further, there has been no revision in Port Dues since 1994; and, hence, it is proposed to revise the same now.
- (v). Review of working results of all the services is undertaken every year. If any service is in surplus, revision of rates for that service is not proposed. In other cases, revision has been proposed in that year. Hence, the revision is proposed in piece-meal.
- (vi). Levy of Port Dues, on 'per call' basis will simplify the billing procedure. Since number of vessels calling again at the Port within the same month is not large, rates proposed by the MBPT (on 'once in a month' basis) may be maintained.

8.2. In response to the comments of the JNPT and the CSLA, the MBPT has made the following main points:

- (i). As per the Agreement between the JNPT and MBPT, the MBPT has to maintain a minimum dredged depth of 10.8m in the common user channel, apart from provision of navigational aids. In fact vessels visiting the MBPT (docks) require a depth of only 9 metres. The maximum depth required by vessels visiting Jawahar Dweep is 10.5 metres. Thus, a depth of 10.8 m is exclusively maintained for the vessels calling at the JNPT.
- (ii). The expense incurred for dredging of common user channel during the year 2000-2001 is about Rs. 25.23 crores whereas the revenue out of Port Dues accruing from the JNPT is just Rs. 7.30 crores which is not sufficient enough to meet these expenses.
- (iii). The depth of 10.8 meters in the channel is maintained only for the benefit of the JNPT. In return, the JNPT is authorised to collect 50% of the Port Dues from the vessels visiting the JNPT. In the event of ship bound for or sailing from the JNPT becoming wreck within the port limits of the MBPT, it will be the responsibility of the MBPT, to remove the wreck as per the Agreement. Taking into consideration all these aspects, recovery of 50% of the Port Dues payable as per MBPT schedule on the vessels visiting the JNPT is justified.
- (iv). With reference to the CSLA contention about additional revenue accrued to the MBPT due to depreciation in rupee, the MBPT has stated that even the Shipping Lines collect freight charges and detention charges on containers in dollar terms and they have benefited more than the ports on account of depreciation in rupee value.
- (v). It is not correct that vessels calling at the JNPT/NSICT are required to pay 50% of Port Dues to the MBPT at every call. In fact, what is remitted to the MBPT by the JNPT is on 'once in a month' basis.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case the following position emerges:

- (i). This proposal is made by the MBPT based mainly on the following three grounds:
  - (a). Last revision was in 1994; another revision is, therefore, overdue.
  - (b). The port conservancy service is not suffering any cost deficit; but, the port as a whole is not in the same position.

- (c). A huge expenditure has been incurred during 2000-01 towards maintenance of the channel.
- (ii). The MBPT initially mentioned that there was no cost deficit under Port Conservancy activity. Subsequently, it has pointed out that the proposal was made based on figures for 1999-2000; but, the cost statement for the year 2000-01 discloses a deficit. It is to be recognised that this Authority has prescribed a tariff validity cycle of two years and, therefore, takes into account the average cost position relating to the succeeding two years to decide on the quantum of increase in tariff to be followed.

The MBPT's approach of reviewing financial results every year and proposing revision on only those activities showing deficit cannot be a rational one. It is a well known fact that the existing tariff structure at all major ports includes elements of cross-subsidisation between different activities. If piece-meal revision, as followed by the MBPT, is adopted, the cross-subsidisation factor (at the existing level) remains unaccounted for. Further, a comprehensive review of tariff at the specified time interval provides an opportunity to examine various cost elements closely, particularly in respect of overheads allocated between various activities.

Be that as it may, even if the MBPT's argument of piece-meal revision of tariff is accepted, the action (not) taken by it to revise other tariff items remains unexplained in view of the huge cost deficit reported for the Port as a whole.

It is also relevant here to point out that a mere fact of expiry of tariff validity period of two years (or 3 years as earlier prescribed by the Government) cannot be a sole ground to seek an upward revision of tariff.

This Authority has clarified on a number of occasions that a review at the end of the tariff validity cycle need not necessarily result in an upward revision of tariffs.

- (iii). The MBPT has confirmed that its income estimates include income from the JNPT vessels and provision for (future) fluctuation of foreign exchange. The MBPT's comments on the CSLA's observation about additional benefit to the port on account of foreign exchange fluctuation cannot be accepted as relevant. Accrual of a benefit to the Lines due to foreign exchange fluctuation has no relevance to fixation of Port tariffs, except in the context of currency-denomination, in the 'cost-plus' regime of tariff setting.
- (iv). The major cost element in this case is the expenditure of Rs. 25.23 crores incurred during 2000-01 on maintenance dredging. There cannot be two opinions on the CSLA's point that dredging for maintenance of navigable channel is fundamental for any Port. But, it cannot be free of cost; the cost thereof has to be an essential component of the tariff-computation.

Alongwith the position explained above, it is also to be recognised that abnormal expenditure or an accumulated liability or such expenditure incurred which produces benefits over a period of time cannot be allowed to be considered only in the year in which it is incurred. If this is allowed, then the tariffs are made to bear a permanent burden on account of a one time abnormal liability.

The cost statement furnished by the MBPT shows no expenditure on maintenance dredging during the years 1998-99 and 1999-2000. Only in 2000-01, the port has incurred an expenditure of Rs. 25.23 crores. Again, the cost statement indicates no projections of expenditure on this account in the years 2001-02 and 2002-03. (Though the MBPT mentioned at the joint hearing about some expenditure in 2001-02, the cost statement furnished by it does not support its statement). From the position disclosed by these facts, it can be reasonably assumed that the MBPT incurs huge expenditure on maintenance dredging not on an annual basis. That being so, for the purpose of tariff determination, this liability will need to be considered as a deferred revenue expenditure and written off over the number of years for which the

benefit lingers on. Since no expenditure on dredging is to be incurred till 2002-03, it is reasonably assumed that the benefit of dredging carried out in 2000-01 will continue to be available till the end of 2002-03. That being so, the expenditure on maintenance dredging is treated as deferred revenue expenditure and written off over the period of three years from 2000-01 in the revised cost statement.

It is relevant here to mention that the cost position for the years 2001-02 and 2002-03 are relevant for this exercise. If the approach adopted by the MBPT to consider the dredging expenditure only for the year 2000-01 is allowed, there need not be any review of tariff with reference to expenditure on dredging, as cost position for the past has no relevance to fixing tariff for the future.

- (v). The MBPT has furnished a revised cost statement for the Port Conservancy activity for the year 2000-01 reportedly based on its annual accounts. There are major changes in the operating expenditure, management and general overheads and other allocated expenditure as compared to the cost figures furnished alongwith the original proposal. The MBPT has, however, not furnished revised cost statement for the years 2001-02 and 2002-03 based on these revised figures of the year 2000-01. As a result, there is no apparent correlation between the actual expenditure considered for the year 2000-01 with the expenditure projected for the years 2001-02 and 2002-03. In the absence of any revised data for the years 2001-02 and 2002-03 the figures as indicated in the original proposal are retained for these two years.

Further, the cost statement furnished by the MBPT contains many discrepancies particularly with reference to computation of capital employed and ROCE. The MBPT has not given any satisfactory clarifications to the queries raised by us in this regard. In fact, most of these discrepancies were pointed out in this Authority's Order relating to the MBPT's proposal for revision of wharfage charges and Pier Dues relating to its MOT and Pir Pau jetties. Nevertheless, the MBPT has not bothered to take note of the approach adopted in that case to draw up its cost statement in this case. The following modifications have been made in the cost statement furnished by the MBPT to arrive at a fair and reasonable cost position:

- (a). The MBPT has not correctly shown the written down value of assets in the future projections. It has considered the capital employed for the year 2001-02 and 2002-03 same as capital employed of 2000-01. In the revised cost statement, the depreciation of assets relating to the years 2001-02 and 2002-03 has been reduced from the net block figures of the respective years.
  - (b). The MBPT has given the working capital for the port as a whole. The working capital for the 'port conservancy' activity has not been indicated separately. Working capital for the years 2001-02 to 2002-03 has also not been furnished. In the absence of any data furnished by the MBPT, the difference between the net block and the capital employed is assumed to be the working capital.
  - (c). The net block plus working capital subject to the modifications given above, has been considered as the capital employed for computation of ROCE.
  - (d). The MBPT has considered a return on capital employed at the rate of 18.5%. In the revised cost statement ROCE has been allowed at the rate of 19.5% in line with the ROCE being allowed at present in cases of major port trusts.
  - (e). Interest payable on ADB loan has been double counted once as an element of expenditure and again while computation of return on capital employed. This double counting of interest on loan has been eliminated in the revised cost statement.
- (vi). Subject to the analysis made in the foregoing paragraphs, the cost statement for the 'port conservancy' activity has been modified. The modified cost statement is attached as **Annex-I**

A summary of the cost position for the 'port conservancy' activity disclosed by the cost statement furnished by the MBPT vis-à-vis the modified cost statement is given below:

Year	Net surplus (+) deficit (-) as a percentage of operating income	
	As per MBPT's cost statement	As per modified cost statement
2000-01	(-) 40.5%	(+) 19.8%
2001-02	(+) 64.2%	(+) 32.1%
2002-03	(+) 63.5%	(+) 32.4%

Interestingly, even after a lapse of more than seven years since the last revision of Port Dues, the 'port conservancy' activity continues to show a surplus.

- (vii). Eventhough the 'port conservancy' activity shows a revenue surplus, the Port as a whole, and in particular the Port & Dock facilities, show a cost deficit. This implies that the income from Port Dues cross-subsidises other vessel related tariffs. The stated policy of this Authority is against cross-subsidisation. If cross-subsidisation is to be eliminated completely, the existing rates of Port Dues deserve to be reduced. This Authority has, however, not taken a final view on complete elimination of cross-subsidisation. Total elimination of cross-subsidisation at one go will have serious implications. Recognising this fact, this Authority had decided to contain cross-subsidisation at current levels by not hiking the rates for those activities that show a revenue surplus. In view of the stated policy of this Authority on cross-subsidisation and the revenue surplus position obtained in the relevant activity center, there is no justification to allow an upward revision of Port Dues as proposed by the MBPT.
- (viii). As far as a vessel is concerned, it pays generally three components of port charges viz, Port Dues, Pilotage and Berth hire. At the MBPT, the vessel related activity as a whole is in deficit but Port Conservancy is in surplus. This means, the other two main components of vessel related charges viz, Pilotage and Berth hire may perhaps require upward adjustment. There can be an argument that if cross-subsidy from Port Dues is increased, the level of increase in berth hire and Pilotage, whenever revised, will be less and, the total impact on vessel will remain more or less the same. That being so, the decision of not revising the Port Dues on a stand-alone basis does not have any significant bearing on the vessels.

Apart from the cost position and cross-subsidisation issue discussed above, the following three points are also relevant for not allowing any increase in the existing rates of Port Dues:

- (a) It is always a better and transparent practice to resort to direct charging bearing in mind the 'quid pro quo' principle for tariff setting emphasised by the Supreme Court of India.
- (b) The proposal is for revision of Port Dues only in respect of foreign-going vessels. The benefit of dredging is equally enjoyed by coastal vessels also. There is no apparent reason to shift the entire burden of dredging expenditure on foreign-going vessel and make them pay for a portion of other vessel related charges of the coastal vessels. Significantly, information provided by the MBPT reveals that coastal vessel traffic is 50% of the total traffic.
- (c) Vessels calling at the JNPT pay 50% of the Port Dues as per the MBPT tariff for using the common user channel. There is no reason why these vessels are required to cross-subsidise (at an increased level) the deficit in the vessel related activities other than Port Conservancy at the MBPT. It is noteworthy that the vessels calling at the JNPT do not pay Berth hire or Pilotage to the

MBPT. That being so, the continuance of these two items of tariff at a lower level at the MBPT due to available cross-subsidy from Port Conservancy is immaterial to them.

- (ix). As per the policy decision of the Government, coastal vessel tariffs are prescribed at 70% of the foreign-going vessel tariffs. Coastal vessel rates are prescribed in rupee terms whereas foreign-going vessel rates are denominated in US dollar terms. In order to restore the tariff differential at the accepted level of 30% (which may have widened due to depreciation of the Indian rupee) vis-à-vis the US dollar since the last revision of tariff), restatement of coastal vessel tariffs is essential with reference to foreign-going vessel rates and the current foreign exchange rates. It is noteworthy that foreign-going vessel rates, although denominated in US dollar terms, are realised in rupees and the cost statement considered for tariff revision accounts for this income in rupees. It is also relevant here to mention that the decision of the Government to allow a 30% concession to coastal vessel was not valid only on the date when foreign-going vessel tariffs were initially denominated in US dollar terms. It is a continuing principle. Viewed in this perspective, the arguments of the MBPT against adjustment of coastal tariff to maintain a disparity level of 30% with the foreign-going vessel rates are found to be misplaced. The MBPT is advised to keep this aspect in mind while proposing revision of vessel related charges in future.
- (x). Another reason advanced by the MBPT for not revising coastal vessel rates is to give a boost to coastal traffic through its P&V docks facility, which is reportedly lying underutilised now. It may be reasonable for a Port to embark on promotional measures to achieve better utilisation of capacity available, provided the financial burden of such measures do not fall on other sections of its users. If the MBPT wants to allow concessional rates to coastal vessels, the resultant financial loss is to be met from its general reserves till anticipated traffic picks up to generate adequate revenue to cover the loss. In the instant case, the MBPT has not only sought passing the additional burden on to foreign-going vessels on account of operating cost but also recovery of 18.5% of ROCE. This means, the Port is not prepared to forego (even) a part of its return in favour of the concessions envisaged but seeks it to be compensated by other sections of users. This approach adopted by the MBPT cannot be said to be very reasonable.
- (xi). As has been mentioned earlier, vessels calling at the JNPT pay 50% of the Port Dues at the MBPT tariff for use of the common access channel. The provision to levy 50% of the Port Dues on such vessels is derived from Section 50B of the MPT Act. While applicability of the provisions contained in Section 50B of the Act to the vessels entering the Mumbai Port limit but carrying out cargo operation only at the JNPT cannot be questioned, it has to be recognised that the arrangement prescribed in the Act for such cases is to be viewed as a provision applicable to cases of a spasmodic nature. Usage of the common access channel by the vessels calling at the JNPT is a regular feature. In such cases it will be rational to consider a separate fee for use of the common channel instead of linking it with the Port dues payable at one of the connected Ports. It is needless to mention that fees for such usage will be with reference to the costs relevant to the common user channel. Alternatively, the MBPT can seek from the JNPT reimbursement of expenditure incurred on the common user channel. Since common user channel is an asset of the MBPT, it can reasonably demand an accepted level of return on its investment alongwith reimbursement of cost. As a result, the JNPT can directly levy Port Dues on vessels calling at its terminals after revising the existing Port Dues based on the revised costs which will include the re-imbursement (to be) made by it to the MBPT. If such a method of direct charging is adopted, the existing position of the JNPT vessels possibly cross-subsidising the other vessel related activities of the MBPT and also the arguments of the MBPT and the MANSA about the MBPT being forced to incur extra expenditure to maintain the depth in the channel to cater to the vessels calling at the JNPT can be effectively addressed. Significantly, the Agreement in this connection entered into between the MBPT and the JNPT is also (over) due for a review. While reviewing the Agreement, it may be useful for both the Port Trusts to consider the suggestions made above.



In any case, there is no logic of continuing interminably with the existing system of levying 50% of the applicable Port dues on the vessels calling at the JNPT. It has to be recognised that Section 50B of the MPT Act prescribes levy of Port Dues at 50% in the specified cases as a maximum limit. Eventhough, this Authority can prescribe any rate below the maximum level, it is not in a position in the instant case to reduce the rate suo motu in the absence of any supporting cost details with reference to the common user channel. Further, the implication of such a reduction of charge, which is in force for more than a decade and a half now needs to be analysed in depth. That being so, the MBPT is required to address this issue specifically when it formulates its proposal for the next general revision of tariffs or comprehensive review of vessel related charges.

- (xii). The frequency of levy of Port Dues is prescribed in the existing MBPT Scale of Rates on a per-month basis. It may be more rational to levy Port Dues on a per entry basis. The MBPT's suggestion about the number of vessels repeating in the same month being negligible, the existing Port Dues rates (on a per-month basis) can be taken as rates on a per-entry basis also cannot be agreed to in the absence of supporting data furnished by the Port to analyse the implications of such conversion. Since the rates of Port Dues are not revised upward now, the existing basis of charging is allowed to continue till the next review of MBPT Scale of Rates. Nevertheless, the MBPT is advised to specifically consider this position while formulating its proposal for the next comprehensive review / revision of its Scale of Rates.
- (xiii). The MBPT has proposed an amendment to the existing conditionality in the Scale of Rates with reference to the levy of Port Dues in respect of vessels plying between the MBPT and the JNPT. This amendment is proposed mainly to distinguish between the vessels using only the common user channel to have access to the JNPT and those vessels which ply exclusively between the MBPT and the JNPT for carriage of goods. The amendment proposed is more for avoiding any ambiguity in charging. That being so, the proposed amendment, deserves to be approved. It appears that the reference of 'harbour limit' made by the MBPT is not relevant for the purpose of levying port dues. Port Dues are levied for entry into the port limits. There is no need to mix up between 'Port limit' and 'Harbour limit'.

It is understood that vessels paying full port dues at the MBPT are not levied 50% share of MBPT's Port Dues again at the JNPT. In the cases of vessels plying exclusively between the JNPT and the MBPT, the non admissibility of 50% of MBPT's Port Dues for entry into the JNPT needs to be explicitly mentioned in the Scale of Rates to avoid ambiguity.

- (xiv). The MBPT has also proposed amendment of the existing conditionality relating to re-conversion of dollar denominated tariffs at the time of billing. This Authority has already passed a common adoption Order in this regard. That being so, the formulation already approved by this Authority in the common adoption Order is formally inserted in the Schedule relating to the Port Dues.
- (xv). The issue relating to charging daughter vessels at the MBPT was considered by this Authority as a part of the proceeding relating to the MBPT's proposal for revision of wharfage and pier dues at the Marine Oil Terminal and Pir Pau. In that case, it was decided to insert a specific provision in the relevant Scale of Rates to prescribe that the status of the vessel as borne out of its certification should be the deciding factor for the purpose of levying vessel related charges. Even though this issue has not been raised as a part of this case, for the sake of internal consistency between the different Scale of Rates of the MBPT, a similar provision is also inserted in the Scale of Rates in reference.

10.1. In the result, and for reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the proposal of the MBPT for revision of Port Dues on all vessels except coastal vessels. The MBPT is advised to immediately formulate its proposal for a comprehensive review of its Scale of Rates for all activities.

10.2. The following amendments to the MBPT's Schedule of Port Dues are approved which will become effective on expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India:

- (i). The existing explanation number (4) is deleted and substituted by the following:

*"(4). The vessels visiting JNPT, if for any reasons same vessels visit the MBPT, half of the Port dues recoverable as per the above Schedule shall be levied. However, vessels plying exclusively between the MBPT and the JNPT for carriage of cargo shall be levied full Port Dues as per the above Schedule. Vessel paying full Port Dues at the MBPT need not pay 50% of MBPT's Port Dues at the JNPT".*

- (ii). A new note number (7) is inserted as follows:

*"(7). The status of the vessel, as borne out by its certification, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose".*

10.3. This Authority also approves the amendment to the existing explanation number (6) to incorporate the following provisions:

- "(6). (a). The charges prescribed for foreign-going vessels in this Schedule will be collected in Indian rupees after conversion of the US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying Rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiaries or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The relevant exchange rate prevailing on the date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with in such cases.*
- (b). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of entry of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review."*

The amendment proposed at para 10.3 is only for formal insertion and has already come into effect as prescribed in the common adoption Order passed in this regard by this Authority.

S SATHYAM, Chairman

[ADVT/III/IV/143/2001/Exty ]

**Annex - I****REVISED COST STATEMENT FOR PORT CONSERVANCY SERVICE /FACILITY AT THE MBPT**

(Rs. IN LAKHS)

SR NO.	PARTICULARS	1998-99	1999-00	Base Year	Without Change	
				2000-01	2001-02	2002-03
I	<b>Operating Income</b>					
	i). Port Dues	1,935.92	2,250.20	2,547.07	2,302.07	2,370.08
	ii). Anchorage	-	99.26	101.31	101.31	101.31
	iii). Fees for water conveyance	25.38	92.77	133.34	40.00	40.00
	iv). Miscellaneous Income	87.12	56.82	59.61	59.61	59.61
	<b>TOTAL OPERATING INCOME I :</b>	<b>2,048.42</b>	<b>2,499.05</b>	<b>2,841.33</b>	<b>2,502.99</b>	<b>2,571.00</b>
II.	<b>Operating Cost</b>					
	i). Operating Cost	259.12	340.26	506.83	446.38	480.57
	ii). Deferred Dredging cost			841.07	841.07	841.07
	iii). Depreciation	46.73	48.75	51.29	51.29	51.29
	<b>TOTAL OPERATING COST II :</b>	<b>305.85</b>	<b>389.01</b>	<b>1,399.19</b>	<b>1,338.74</b>	<b>1,372.93</b>
III.	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenditure</b>	75.20	70.18	317.41	87.48	90.72
IV.	<b>Management and General Overhead Expenditure</b>	106.85	107.65	403.49	124.78	134.34
V.	<b>SURPLUS/ DEFICIT (I-II-III-IV)</b>	<b>1,560.52</b>	<b>1,932.21</b>	<b>721.24</b>	<b>951.99</b>	<b>973.01</b>
VI.	<b>Interest on ADB Loan</b>	46.21	43.61	40.21	35.89	31.45
VII.	<b>NET SURPLUS/ DEFICIT (V - VI)</b>	<b>1,514.31</b>	<b>1,888.60</b>	<b>681.03</b>	<b>916.10</b>	<b>941.56</b>
VIII.	<b>Capital Employed</b>	<b>1,019.41</b>	<b>1,184.38</b>	<b>814.22</b>	<b>762.93</b>	<b>711.64</b>
IX.	<b>Return on capital employed @ 19.5%</b>	<b>198.78</b>	<b>230.95</b>	<b>158.77</b>	<b>148.77</b>	<b>138.77</b>
X.	<b>Return on capital employed @ 19.5% less interest on loans (IX-VI)</b>	<b>152.57</b>	<b>187.34</b>	<b>118.56</b>	<b>112.88</b>	<b>107.32</b>
XI.	<b>NET SURPLUS / DEFICIT - after ROCE and interest on loans (VII - X)</b>	<b>1,361.74</b>	<b>1,701.26</b>	<b>562.47</b>	<b>803.22</b>	<b>834.24</b>
XII.	<b>NET SURPLUS/ DEFICIT as a percentage of operating income (XI/ I)</b>	<b>66.5%</b>	<b>68.1%</b>	<b>19.8%</b>	<b>32.1%</b>	<b>32.4%</b>

